

# 駅 売 弁 当 の 変 遷

小 田 きく子

Historical Changes of *Ekiuri-bento* in Japan

Kikuko Oda

## I. はじめに

筆者が駅売弁当（以後駅弁と略す）の研究に着手したのは、昭和40年（1965年）本学学生の3年次の夏、卒業論文に「駅売弁当について」のテーマで、21日間の日本一周鉄道の旅をして、全国の駅弁178個を購入し、その食品の使用頻度・栄養価・調理法・郷土料理との関係について調査したのが始まりである。以来40年を経て、その間には列車の電化、窓の開かない列車、鉄道の民営化（国鉄からJRへ）、そして各新幹線の開業と時代の変化と共に駅弁も内容・容器・包装・価格・利用者の意識も変化してきた。

そこで、駅弁が登場した明治18年（1885年）から今年で120年になるのを機に今日までの変遷をまとめ、今後どのように変貌していくかを展望した。

## II. 駅構内営業のはじまり

駅弁がホームに出現する以前から駅構内においてはさまざまな営業が行われていた。

### 1. 新聞販売

明治5年（1872年）に品川・横浜（現、桜木町）間に鉄道が仮営業した時、横浜に住むイギリス人のジョン・R・ブラック氏は、駅構内で新聞を販売することを同年6月11日に鉄道頭井上勝氏に許可を求め、願書を提出した。その結果、鉄道寮の法被を着た売り子が駅構内ではじめて新聞の立ち売りを行った。

当時開業の駅は品川・川崎・神奈川・横浜の4駅であった。

### 2. 売店

赤井金次郎は明治5年、横浜駅構内に売店を設け小間物や新聞などの販売を開始した。開店当時の構内営業料（冥加金）は無料であったが、明治8年1月からは1ヵ年36円、14年7月からは48円、33年4月からは96円、35年4月からは120円になっている。（会員の家業とその沿革）

これが駅構内に開店した最初の売店である。その後明治10年5月には川崎駅構内に河原治兵衛が冥加金1ヶ月1円50銭で売店を開店している。

### 3. 構内食堂

明治5年8月、東京京橋の上田虎之助は旅客に西洋料理、洋酒などを提供することを目的に新橋駅構内に食堂を設けたいと鉄道寮に願書を出した。これに対し、鉄道営業に支障のない場所に貸与することで、8月30日許可された。(日本国有鉄道百年史)

これが駅構内食堂のはじまりである。なお明治14年には新橋駅のほか品川駅、神奈川駅、横浜駅に各1店、川崎駅に2店、計6店の食堂が営業されている。(同上)

### 4. 弁当類販売

日本鉄道株式会社(日鉄)が上野・宇都宮間に鉄道を開通させる時、当時宇都宮市伝馬町で旅館を営業していた白木屋嘉平が、旅客として宿泊していた日鉄の重役に勧められ、明治18年7月16日鉄道開通と同時に宇都宮駅で食料品(アンパン・カタパン・花カステラ・水菓子・弁当・お茶など)を販売した。(会員の家業とその沿革)

弁当の内容は、黒ゴマをまぶした梅干し入りの握り飯2個に、香の物としてたくあんを添え、竹の皮で包んだものが5銭であった。列車は1日上下とも4回位で、旅客は下車して購入していた。

これが駅弁の第1号といえる。次いで明治18年10月に横川駅、同19年高崎駅、同21年小山駅、国府津駅、浜松駅と次々に駅弁が出現したが、内容はいずれも握り飯に香の物が竹の皮に包んであり、値段は7銭または10銭であった。

現在普通弁当といわれている幕の内形式の弁当は、明治21年12月23日、山陽鉄道株式会社が姫路まで鉄道を開通させた時、経木の折に鯛、かまぼこ、伊達巻、きんとん、うど、百合根、奈良漬、鶏肉などを詰め合わせた弁当を売った。(同上)二重折りか一重かは不明であるが、折り詰めとしての駅弁のはじめといえる。また、「すし」は一ノ関・盛岡間が開通した明治23年11月に開通記念として一ノ関駅で発売されたのがはじめである。

このようにして駅弁は、次々と発売されていった。

なお、当時は駅弁とは呼ばず、汽車弁当(汽車弁)といていた。

### 5. その他

#### (1) 列車内営業

創業当時の客車は小型の木製車で、下等車座席は板張りであった。

横浜の渡井八太郎は明治8年鉄道寮に対し、列車内賃貸座布団の営業を行いたいと願い出た。

同年7月に貸蒲団営業を1ヶ月3円の冥加金で許可され、賃貸料1枚8厘で評判がよく、繁盛し、下等車にうすべりの取り付けられる明治25年末まで続いた。(日本国有鉄道百年史) これが列車内営業のはじめといえる。

また、「関西鉄道は列車内に飲食店をおき、弁当、茶はもちろん菓子、果物、酒、麦酒などを供給する由」という記事がある。(時事新報 明治31年3月4日)

#### (2) 列車食堂

明治35年5月25日、山陽鉄道の急行列車に食堂車を連結し、はじめは鉄道直営であったが、後に自由亭(みかどホテルの前身)に経営の一切を委託した。これが食堂車のはじめである。

また、明治34年12月15日には東海道線に食堂車を連結して一・二等の旅客を対象として営業し、上野精養軒が担当して、洋食を提供していた。なお39年4月から東海道線三等急行列車に「和食用食堂車」を連結したが、従来は洋食であったので、和食用はこれがはじめてである。

### (3) 鉄道の旅客サービス

構内及び列車内における営業のはじまりは上記のようであったが、この他に官鉄（国鉄の前身）では旅客に対する数多くのサービスを行うと共に、構内営業人には営業許可の際の厳しい規定を細かく決めている。

明治26年11月 冬期旅客サービスとして温脚器を客車に備え付けた。

27年4月6日 駅構内営業の販売取締りのため、運輸事務所長が営業許可をする際、営業人に交付する「停車場内出店営業命令書」を制定した。

一、鉄道ニ関スル法律規定ヲ遵守スヘキハ勿論取締掃除向等総テ何々駅長ノ指揮ニ従ウヘシ

一、営業ノ用ニ供スル設置物ノ結構位置等ハ凡テ駅長ノ指揮ヲ請ヒ之ヲ設ク可シ

一、構内ニ於テ販売スル物品ハ当局ノ許可ヲ受ケタルモノニ限ルヘシ

一、衛生上有害ナル物品ハ之ヲ販売スヘカラス

一、構内ニ於テ販売スル物品ノ価格ハ其定価アルモノハ其定価及定価ナキモノハ市中一般ノ平均価格ヲ超過スヘカラス

一、毎月一日販売物品ノ代価付及見本ヲ何々駅長ニ差出シ其許可ヲ受クヘシ

一、売子ハ不体裁ナラサル一定ノ印半纏ヲ着用シ且其年齢十六歳以上タルヘシ

一、高声ヲ発シテ呼売ヲナシ又ハ押売し間敷事其他乗客ニ対シ不都合ノ挙動ナキ様スヘシ

(鉄道法規類抄)

30年 赤帽を主要駅におく。

31年6月 「旅客携帯品一時預取扱手続」を制定、新橋、横浜、大磯、国府津の4駅で取り扱い、預かり賃は、1日1個重量30斤(18kg)以下2銭、30斤以上100斤(60kg)まで4銭、自転車又は小児車5銭で預かり期間1ヶ月とした。

同 新橋駅に「鉄道案内所」を設け、旅客取り扱いのサービスを行う。

34年4月 夜行列車の旅客保護のため、乗客保護車掌を乗務させた。

12月 寝台車に温脚器の代わりにスチームヒーターを採用

35年7月 寝台車と食堂車に電気扇(扇風機)を装置

11月 乗客保護車掌を廃し、新橋・神戸間直行列車に客扱専務車掌を乗務させた。

(日本国有鉄道百年史)

このようにして、明治5年鉄道が開通して以来、日本各地に鉄道が敷かれ、その利用も徐々に一般化し、それに伴い構内の営業も次々と開始されていった。

### Ⅲ. 駅売弁当発展期

鉄道の開業当初の鉄道旅行者は、各人で弁当を作って乗車し、車内で食べることが多かったが、しだいに駅売りの弁当を利用する人が増加し、駅弁を販売する駅も増してきた。

鉄道院においても、旅客に対し「各駅で販売している弁当、サンドイッチ、その他すべての飲食物につき御注意、その他気付いた点があったら列車内もしくは駅の鉄道係員に申し出てください。」というお願い欄を販売品に貼付し、旅客が投書できるようにしたり、管理局では弁当屋を厳しく取り締まった。(北陸タイムス 大正6年5月24日) また夏に向かい弁当やすしの調理法について、衛生上特に注意をはらい、調理上の設備を完全にすることを要求し、まだ設備不完全なところは至急設備を整えるように該当駅長から各営業者に通達している。(同 大正6年7月4日) さらに、北陸線の主要駅では弁当の試験を行い、飯の分量、副食物としての時節柄味や衛生上からも夏向きでないものを指摘し、点数をつけている。(同 大正6年7月29日)

明治18年に発売された当時の駅弁は、握り飯弁当で、5銭であったものが、この頃になると、上等弁当、普通弁当という区別ができ、価格も、上等弁当(上弁)25銭、普通弁当(並弁)10銭となっていたが、大正6年12月21日からはその価格も上弁30銭、並弁15銭と値上がりしている。これは営業者にとっては材料騰貴が原因であり、鉄道側では品質改正という理由からであった。

熊本鉄道管理局では値上げ初日の熊本駅と八代駅の各種弁当を検査試食して値上げ前と内容を比較し、全体に品質は向上していると認めている。(九州日々新聞 大正6年12月23日) その内容は上弁が熊本駅の方では卵焼二切、蒲鉾二切、お多福豆二個、紅生姜一個、酢漬大根二切、鰯の煮付け一切(以上一段)、鶏肉煮付け、牛蒡若干、椎茸二切、奈良漬二切(以上二段)、飯(三段)。八代駅の方は卵焼二切、牛肉若干、お多福豆二個、奈良漬一切、福神漬若干(以上一段)、鰯二切、蒲鉾二切、椎茸一切、酢漬蓮根一切、紅生姜一切(以上二段)、飯(三段)となっており、並弁では熊本駅のものは牛蒡、黒豆、蒲鉾二切、紅生姜一個、うの花、粕漬大根一切、玉子入蒲鉾、かつを煮付けとあり、八代駅のもは、黒豆、蒲鉾二切、紅生姜一切、かつを煮付け、蕪粕漬二切となっている。また、熊本駅のすしは、海苔巻六個、玉子焼巻二個、押しすし三個、青紅のそばろ及椎茸上置(15銭)となっている。(同上)

九州鉄道管理局においても、管内全線のどの駅の弁当が一番おいしいかと各駅の弁当の審査をして順位をつけている。(福岡日々新聞 大正7年10月19日) さらに、大正10年1月15日には価格が上弁40銭、並弁20銭と値上がりし、副食物は従来のようにごたごとと色々なものを入れず、3〜4種類とし、なるべく販売地でできる産物をうまく料理して入れるよう申し渡している。(東京日々新聞 大正10年1月15日) この考えを入れてか、神戸鉄道管理局では同3月15日から従来副食物と飯とを別々に二重の折箱に入れていたものを改正して仕切り1つで一緒に詰め込み、従来の正方形の折箱を長方形に変え、2つに分かれていたための扱いにくさ、箱を満たすための体裁作りの内容を改善することにした。(神戸又新日報 大正10年3月12日)

そんな中で駅売品一切を鉄道の直営にすれば利益も上がるということから、実施の暁にはこれを駅長の職務期限内におき、衛生設備を完備した中で、調理人、販売人を採用し、合宿所を設けて宿泊させ、服装も一定にするという方針で東海道線から開始しようと調査検討が始まった。(同 大正10年3月26日)

この時期には不況による諸物価の下落に伴い上等弁当が5銭値下がりし、35銭になった。普通弁当はそのままで内容の充実が行われた。これに先立ち岡山駅では10月1日から上等弁当、普通弁当の区別を廃し、30銭均一とし、質も一定にする方針を立てた。(山陽新報 大正11年9月30日)

このころの駅弁の利用は年間1億個にもなり、その空き箱の処理に鉄道省は悩み、改良法を考えて

いたが、すし、サンドイッチを手始めに新案特許の折りたたみ式弁当箱を採用した。これは紙製で蓋がきちんとかかるもので、経木の折箱より塵やはえが入らず、四隅が折りたたみのため食後湯を注ぐこともでき、割り方低廉であった。(同 大正12年8月15日)

こうして内容、容器が変化していったが、神戸鉄道管理局では大正10年3月に一重折にした上弁を再び二重折にもどした。これは炊き立ての温かい飯を供給するためには同一折箱に詰めたのでは風味を変え、不愉快にさせるという理由であった。分量や実質、価格は変わらない。並弁は二重折にする副食物の折が貧弱になるという理由でそのままであった。(神戸又新日報 大正13年1月8日)

大正13年には各鉄道管理局で駅弁の抜き打ちの品質検査を実施し、粗悪なものには、厳重な注意が行われた。一方、東京鉄道管理局では一万余枚の駅弁のアンケートを乗客に配布し、品質、販売法の苦情を聞いた。その結果によると、土地の名産を入れることや季節のものを入れるようになどと副食物に対する希望が多く、駅の一ヶ所に販売が集中するので買えないなどという意見も出た。(東京朝日新聞 大正15年12月7日)

こうした中で大正2年10月1日には国有鉄道において主要列車を除き一等車を廃し、食堂車においては同9年3月に「列車内食堂乗込定員」を制定し、列車ごとの食堂車の従業員の人員を定め、4月1日より実施することになった。また食堂全般にわたり価格を1割ないし2割方下げることとし、和食の方は今までの特別膳と並膳を並膳だけにし、価格も朝35銭、昼夜50銭とした。洋食はコースの手間から皿盛りの定食とし、昼洋定食1円20銭、夜定食1円50銭と従来より20銭安くなった。(山陽新報 大正11年9月30日)

客車内では軽便枕貸営業が同9年8月15日から三等車内で1個30銭の料金で営業が開始されたが、15年8月には押し売りの的なものがあるということで、廃止になった。(日本国有鉄道百年史) また駅売りのお茶の容器が従来の土瓶からガラス製に変わったのが11年8月であったが、熱湯を入れると破壊するため温湯にすると、寒中では手元に渡るまでに冷えてしまうという理由から13年12月には元の土瓶に戻った。(神戸又新日報 大正13年11月10日)

さらに、駅構内では鉄道直営の簡易食堂や喫茶店を設け、和洋食共一皿20銭位を標準として提供する方針で、まず横浜、上野、両国の駅に直営ランチホールが新設された。(東京朝日新聞 大正15年2月6日)

構内、車内の営業のほか、大正14年8月25日には東京松屋呉服店内に鉄道案内所が設置された。これは構外案内所のはじめである。

#### Ⅳ. 駅売弁当安定期

大正時代に引き続き昭和10年頃までの駅弁は各地各駅で次々と発売されていった。

北海道では旅客の便宜をはかって従来別々に1個10銭または20銭で売っていた味噌汁を弁当と組にした形で弁当と同じ35銭で札幌、岩見沢、倶知安の3駅で発売することになった。しかも倶知安駅では鮭汁に香の物を付け、他の駅では味噌汁に副食物を付けた(北海タイムス 昭和3年5月4日)という今までと変わった形態で駅弁を販売した。

各鉄道管理局はこの頃も管内の弁当の技術検査を続けて、弁当の質の改善をはかった。

昭和5年1月11日には大正11年10月に続いて駅弁の値段を上弁35銭を30銭に、また駅売りのお茶を7銭から5銭に引き下げている。

昭和2年の構内営業人従業心得によると、従業員の服装は改正され、明治時代以来の法被、腹掛、股引の立ち売り人姿が洋服に変わった。

食堂車においては、昭和4年9月にこれまで朝の和定食が40銭ないし50銭、昼食50銭ないし70銭、夜食70銭ないし1円であったが、朝昼夜の定食を一律50銭に定めて実施し、同5年8月にはさらに朝定食を40銭に下げ、洋食の朝定食も90銭から75銭に、昼食1円20銭を1円に、夜食1円50銭を1円20銭にそれぞれ値下げしている。またはじめて食堂車営業が許可された時の条件の一つに「男子ニ限ル」と明記されていたが、昭和5年7月には試験的に女子の給仕を乗務させている。同9年には区間を定めて列車内で弁当類及びお茶の販売を試験的に行い、10年11月から上昇30銭、すし20銭、茶5銭の3品を本格的に車内で販売しはじめた。なお昭和2年には国鉄がはじめて駅構内のタクシー営業を許可しており、同4年3月6日には東京三越呉服店では初の鉄道展覧会を開催している。(日本国有鉄道百年史)

## V. 駅売弁当変動期

この時期は日華事変に始まり、太平洋戦争勃発、そして敗戦と日本国内には大きな変動のあった時である。

昭和13年5月に「国家総動員法」が、同10月には「商店法」が施行され、国民生活は大きな影響を受け、旅客の食事の面にも抑制があり、弁当販売店や飲食店に対する米の使用制限が行われた。当時の鉄道省の調査によると、駅弁の米の消費は全国で一ヵ年約6万5千石に達し、弁当の種類も上昇、並弁、すしのほか、うなぎ弁、鯛めしなどの特殊弁当があり、そのうち上昇が過半を占めていたが、残飯量も一番多く、そのため駅弁節米実施案を急いでいた。政府では節米のために駅弁は握り飯、サンドイッチ、海苔巻とし、販売方法もその旅客に応じた個数売りをする 것을提案した。(東京朝日新聞 昭和14年10月11日) さらに駅弁は白米に代わり七分搗き米を使用することになり、節米政策は急速に実施されていった。(同 昭和14年10月29日)

昭和15年には米穀統制令が出、同4月には砂糖の配給統制、さらに8月には飲食店における米飯提供禁止となった。これらにより鉄道省でも主食販売の制限、食堂車の一部連結廃止を実施した。

鉄道省は節米はまず駅弁からと弁当、構内食堂の米飯に雑穀を混入したり、米飯販売時間を制限したり、高級弁当を整理し、代用食の調理を営業人側に督励し、全国各駅頭に129種の駅弁代用食を勢揃いさせ、節米運動に大いに協力させた。その例として信州蕎麦を材料とした塩尻駅の「そば饅頭」、北海道網走駅の「黍餅」、新津駅の「栗の飯」、静岡駅の「揚げうどん」、高山駅や富山駅の「お焼」、水上駅、石打駅の「ざるそば」、姫路駅の小麦粉を主とした「報国弁当」、広島駅の蒸パンと野菜を取り合わせた「国策弁当」などがある。(同 昭和16年3月9日)

昭和16年12月に太平洋戦争が勃発、同17年2月には食糧管理法公布により食糧一切が政府の完全統制となり、駅弁販売も苦しい立場になっていった。

急行列車の長途旅客から優先的的重点的に駅弁を販売し、短距離列車の乗客に売られる弁当数は激減するので1食分程度の弁当と水筒は旅客各自で持参するよう鉄道当局は望んでいた。(同 昭和18年6月23日)

昭和18年8月には東北方面などの特定駅で特殊弁当として「日の丸弁当」が発売されることになった。価格は昭和5年以来13年ぶりの値上げで、弁当40銭、すし30銭、茶8銭となり、内容は主食物70

匁以上、副食物30匁以上6種以上の組み合わせで、地方色豊かで栄養のあるもの、調理保存の利くものとし、すしは74匁以上個数8個以上3種以上で詰め合わせのもの、お茶は1合2勺当たり陶器又はガラス器に入り、差し替えは従来通り2銭ということになった。(同 昭和18年8月3日)

同19年10月には旅客の食事材料について旅客食糧統制組合に対し、一括配給を受けられる措置がとられ、鉄道パンという海藻、野菜入りのパンが販売されるようになった。

昭和20年6月1日には「外食券引換制度」が実施され、旅行者には地方長官の発行する旅行者用外食券がないと駅弁が買えないことになった。

同年11月15日には値上がりし、40銭が50銭に、鉄道パンは20銭が25銭、お茶は10銭が20銭となった。(同 昭和20年11月14日)

同21年には金融緊急措置がとられ、駅弁の値段も22年4月18日からは外食券普通弁当5円、外食券特殊弁当10円、料理弁当10円、鉄道パン2円、お茶50銭となった。(同 昭和22年4月19日) さらに同年9月には2倍の外食券普通弁当10円、特殊弁当20円、料理弁当10円、鉄道パン5円、お茶(中身のみ)50銭となった。(同 昭和22年9月20日)

昭和25年4月には飲食営業臨時規制一部改正により、列車食堂や駅弁の原料として業務用の小麦粉が特別配給になり、パンやうどんなどが外食券なしで自由販売されるようになった。(同 昭和25年4月26日)

27年に入ると駅弁業界が米の生産地と交渉して屑米の配給を受け、「主食付弁当」の自由販売を開始し、駅弁が復活したわけである。

一方食堂車は昭和12年には扇風機に代わって冷房車が登場し、同13年9月には列車食堂業界の6社が合併して日本食堂株式会社(日食)を創立した。

昭和19年4月からは全面食堂車連結が廃止になり、旅客の食事確保の方法として日本食堂に対し、五目弁当(40銭)、鉄道パン(10銭)の車内販売を承認した。(日本国有鉄道百年史)

食堂車が復活したのは昭和24年9月15日、東京・大阪間に戦後初の特急平和号の運転が開始された時からで、和定食朝50円、昼夜80円、洋定食朝100円、昼夜150円であった。

そして公共企業体「日本国有鉄道」が発足し、初代総裁に下山定則氏が就任したのが昭和24年6月1日のことである。

こうして戦前は汽車弁と呼ばれていた駅弁も、戦時中には代用食弁当、主食のない料理弁当、さらに、軍隊用の軍弁、そして外食券の必要な外食券弁当と細々と続けていたのであった。この間、各鉄道管理局では構内営業者に対し、弁当の発売許可はしているが、実際には販売できなかったのである。

## Ⅵ. 駅売弁当流行期

この時期には国民生活も安定し、豊かになり、鉄道も近代化され旅行も盛んになり、駅弁ブームの時代を迎えたのである。

昭和35年駅弁の車内販売が始まり、新聞には「駅弁日本一周」と題して各地の特殊弁当が紹介された。(読売新聞 昭和37年1月~12月)

また、昭和37年1月には大阪のデパートで客寄せの企画として駅弁の即売会が開催された。その後同40年には横浜で、41年には日本橋、新宿の各デパートで次々と駅弁大会が開催され、駅弁ブームとなっていった。

昭和40年4月には普通弁当と特殊弁当の定義が鉄道公報に載り、それによると「特殊弁当とは米飯を主とし、副食物に特殊な原材料を主体として調理したものをを用いたもので、すし、うなぎ飯、とり飯、にぎり飯の類をいい、普通弁当に特殊材料を一部添えたものは含まない。値段は最高300円。また普通弁当とは米飯のほかに副食物に肉類、焼き魚、卵焼き、佃煮など容器の隅または別容器に少量ずつ詰め合わせ、広範囲の嗜好に合うように調整した弁当で、最高200円。」としている。

昭和42、43年ごろになると、旅行シーズンには駅弁の記事が新聞、雑誌などを賑わしている。(毎日新聞・朝日新聞・読売新聞ほか)

この頃になると特殊弁当として新しいものが次々と全国各地に登場している。その一例としては、テレビの舞台となった地方の駅で、その名称に由来する名を付けたものが出ている。甲府駅「武田陣中鍋めし」(昭和44年)、長野駅「川中島合戦笹ずし」(同年)、仙台駅「樅の木弁当」(昭和45年)、神戸駅「平家弁当」(昭和47年)、函館駅「北の家族弁当」(昭和48年)。

こうした駅弁ブームの中で鉄道においては昭和31年11月19日に東海道本線の電化完成、33年11月には特急こだまにビュッフェ車登場、35年6月23日には運賃・等級改正により従来あった1・2・3等は1・2等級制となった。

昭和39年10月1日には新幹線が東京・新大阪間に開業、40年10月1日には全国主要駅に「みどりの窓口」が開設、44年5月10日にグリーン車設定、47年3月15日新大阪・岡山間新幹線開業となった。

## VII. おわりに

明治18年に宇都宮駅で握り飯2個とたくあんが竹の皮に包まれて5銭で発売された駅弁が120年を経て、容器も竹の皮から紙、陶器、プラスチック、発泡スチロールと材質が変化し、内容も地方色豊かな材料を用いて季節感のある駅弁が次々と考案され、時代と共にその時代の社会状況に従って変化してきた。

ホームで「ベントー、ベントー」と飯台を担いで売り歩く売り子の姿も、列車の窓を開けて身を乗り出して駅弁を買い求める姿も、今はまったく見られなくなってしまった。

現在では2000種以上の駅弁が販売され、年間約200種の新作がでている。

駅弁は駅のホームの売店で売られるほか、駅ビルや駅構内のコンコースの売店、さらにはスーパーやコンビニでも売られるようになった。

これは、駅弁が列車内での食事としてだけでなく、一つは趣味として、また日常の食事として利用されているためであろう。

鉄道旅行が行われる限り、駅弁は存在する。その形がどのように変貌していくかを今後も追求していきたいと考えている。



駅弁弁当変遷 年 表

西 暦	一 般 事 項	鉄 道 及 び 駅 弁 関 係
1872 (M5年)	太陽暦採用 学制発布 徴兵令公布	6月・イギリス人ジョン・R・ブラック氏に対し横浜駅にて新聞「日新真事誌」の駅構内立売販売を認める。 ・赤井金次郎、横浜（現、桜木町）駅構内に売店を設け新聞、小間物を販売 8月・東京、京橋弓町上田虎之助に新橋駅構内で西洋食物茶店営業を許可 10月・新橋（現、汐留）・横浜（現、桜木町）間全通。 旅客列車1日2往復の運転
1873 (M6年)		6月・定期券の発売開始 新橋―横浜間3ヶ月120円
1875 (M8年)	新聞紙条例発布	7月・渡井八太郎、列車内貸座蒲団営業を1ヶ月3円の冥加金で許可され、片道1枚に付き8厘で貸し出す。
1882 (M15年)		6月・銀座通りに馬車鉄道開通
1885 (M18年)	内閣制度制定 第一次伊藤内閣成立	7月・上野・宇都宮間に鉄道開通の際、宇都宮駅において白木屋から「竹の皮に包んだ握り飯2個とたくあん」が5銭で売られた。（駅弁第1号） 10月・横川駅で、荻野屋から握り飯が発売（駅弁第2号）
1888 (M21年)	枢密院置く	12月・山陽鉄道、姫路まで開通。姫路駅で経木折りに入った弁当を発売（幕の内形式の弁当のはじめ）
1889 (M22年)	帝国憲法発布	5月・東海道線の列車に便所取り付く
1890 (M23年)	教育勅語発布	11月・東北線一ノ関―盛岡間開通を記念して一ノ関駅で「すし」を発売（すし弁当のはじめ）
1896 (M29年)	日露協商成立	3月・東海道線急行列車運転 17時間22分
1897 (M30年)	金本位制を布く	11月・北越鉄道が沼垂まで開通の際、食べ物や飲み物を車内で売り歩く（車内販売のはじめ）
1898 (M31年)		6月・「旅客携帯品一時預かり取り扱い手続」を制定 ・新橋駅構内に「鉄道案内所」を設置 9月・山陽鉄道で「列車ボーイ」が乗務
1899 (M32年)	治外法権撤廃 商法施行	5月・山陽鉄道の急行列車に「食堂車」を連結 ・山陽鉄道の夜行列車で1・2等旅客に蚊帳を貸し出す
1900 (M33年)	北清事変 治安警察法公布	5月・大和田建樹 鉄道唱歌を著作 12月・東海道線の食堂車を精養軒が担当。洋食を提供
1905 (M38年)	ポーツマス条約締結	8月・「鉄道作業局線路案内」を発行。案内所で販売

1906 (M39年)		4月・東海道線3等急行列車に「和食堂車」を連結 ・南海鉄道の難波一和歌山間急行にビュッフェ設置
1907 (M40年)	義務教育4年制 から6年制に改 める	4月・鉄道国有化し、帝国鉄道庁が発足
1912 (M45年) (T元年)	明治天皇崩御 大正と改元 オリンピック初 参加	3月・日本交通公社の前身、ジャパン・ツーリストビューロー設立
1914 (T3年)	第1次世界大戦 に参戦	
1917 (T6年)		(駅弁発展期) 12月・全線の汽車上等弁当を25銭から30銭に値上げ
1920 (T9年)	第1回国税調査	3月・名古屋鉄道管内では握り飯や焼き芋の汽車弁当を従来の40銭・20銭 を10銭を標準とした香の物弁当、いなり寿司など多種の簡易弁当を 発売 8月・客車内の軽便枕貸貸営業を許可。3等車内で1個30銭で貸す。
1921 (T10年)		1月・汽車弁当の値段改正。並20銭・上40銭 できるだけ土地の産物を副 食物に使うように申し渡す。 2月・弁当会議で値段の統一はされたが、内容の統一がないと報告 3月・神戸鉄道管内は従来の二重折だった上等弁当を深い一重の長方形に する
1922 (T11年)		8月・駅売りのお茶の容器を土瓶からガラス製に変える。 9月・列車食堂は値上げ。和食は並膳のみとし洋食はその手間を省く。
1923 (T12年)	関東大震災	8月・鉄道省は年間1億個の弁当の空き箱処理に悩み、すし、サンドイッ チに紙箱を使用。
1924 (T13年)	メートル法実施	1月・神戸鉄道局は上弁を二重折に戻す。 ・仙台鉄道局は郷土食を盛り込んだ駅弁の献立を考案、県下の女学校 に試作を依頼する。 12月・駅売りのお茶の容器をガラス製から元の土瓶に戻す。
1925 (T14年)	治安維持法公布 東京放送局放送 開始	4月・急行列車の食堂車の弁当が値下げ 8月・鉄道省保健係で各駅の清涼飲料及び弁当検査を実施したが、完全な ものは全くなし。 ・東京松屋呉服店内に「派出鉄道案内所」を設置（構外案内所のはじめ）
1926 (T15年) (S元年)	大正天皇崩御 昭和と改元	2月・鉄道直営の簡易食堂、喫茶店を各駅に設け、和洋食共一皿20銭で提 供。横浜、上野、両国の3駅に直営ランチホールを新設 12月・東京鉄道局は一万枚の駅弁についてのアンケートを乗客に配布。品 質、販売方法の苦情を聞く。
1927 (S2年)	地下鉄（上野・ 浅草間）開通	8月・駅構内におけるタクシーの営業を許可

1928 (S 3 年)		(駅弁安定期) 5 月・札幌, 岩見沢などの駅でお汁付の駅弁を発売
1929 (S 4 年)		9 月・鉄道直営の軽便枕, 大正 9 年 3 月で営業廃止していたが 1 個 30 銭の使用料で再開 ・列車食堂の朝, 昼, 夜の定食を一律 50 銭に定めて実施
1930 (S 5 年)		7 月・東京一大阪間の急行の食堂車に女子の給仕が乗務 8 月・全線の食堂車の和洋定食値下げ 11 月・駅弁及び茶の値段が 5 銭値下がる
1931 (S 6 年)	満州事変起こる トーキー映画始まる	
1932 (S 7 年)	五・一五事件	
1936 (S 11 年)	二・二六事件	
		(駅弁変動期)
1937 (S 12 年)	日華事変起こる	7 月・東京一大阪間の食堂車に冷房装置つく
1938 (S 13 年)	国家総動員法	9 月・6 社の食堂車の営業部門合併「日本食堂株式会社」誕生
1939 (S 14 年)	物価統制始まる	10 月・内閣閣議で節米のため駅弁を握り飯, サンドイッチ, 海苔巻とし, 必要量だけ売る案出る ・駅弁は白米に代わり七分搗き米を使用することを決定
1941 (S 16 年)	太平洋戦争勃発	3 月・駅弁に名物入りの代用食, 節米弁当が登場
1943 (S 18 年)		6 月・急行列車の長途旅客に優先的, 重点的に駅弁を販売 8 月・日の丸弁当登場
1944 (S 19 年)	学童疎開開始	4 月・食堂車連結全面廃止。旅客の食事供給のため日本食堂に五目弁当 (40 銭), 鉄道パン (10 銭) の車内販売を承認
1945 (S 20 年)	ポツダム宣言受諾 終戦 外食券引換制度	6 月・旅行者は旅行用外食券がないと駅弁が買えなくなる。 11 月・駅弁値上げ。駅弁 40 銭を 50 銭に, 鉄道パン 20 銭を 25 銭に
1947 (S 22 年)	六・三制実施	4 月・駅弁値上げ。外食券普通弁当 5 円, 特殊弁当 10 円, 料理弁当 10 円, 鉄道パン 2 円, 湯茶 50 銭 9 月・駅弁 2 倍の価格に。
1949 (S 24 年)	湯川秀樹ノーベル賞受賞	6 月・公共企業体「日本国有鉄道」発足 9 月・日本食堂により列車食堂営業再開
1951 (S 26 年)	日米安保条約	

1952 (S 27年)		駅弁業界、屑米の配給をうけて、「主食付き弁当」を自由販売
1953 (S 28年)	テレビ放送開始	
1956 (S 31年)	国連加盟	11月・東海道本線電化完成 12月・東海道本線特急に車内電話付く
1958 (S 33年)		11月・東海道本線特急こだま新設に伴い「ビュッフェ車」登場
1960 (S 35年)		(駅弁流行期) 3月・駅弁の車内販売始まる 6月・列車の等級制改正で従来の1・2・3等から1・2等に
1962 (S 37年)		1月～12月・読売新聞くらしの案内欄に「駅弁日本一周」と題し、各駅の弁当を紹介 1月・大阪デパートで客寄せのため「駅弁即売会」を開催(駅弁大会の始まり) ・東宝映画「駅前弁当」上映
1964 (S 39年)		10月・東海道新幹線東京―新大阪間営業開始
1965 (S 40年)		1月・横浜のデパートで「駅弁大会」開催 4月・普通弁当と特殊弁当の定義付けが公報に掲載される 6月・列車内公衆電話使用開始 10月・全国主要駅に「みどりの窓口」設置 ・こだま号自由席採用
1966 (S 41年)		1月・日本橋のデパートで「駅弁大会」開催 2月・新宿のデパートで「駅弁大会」開催
1967 (S 42年)		――・新聞に駅弁の記事多く出る(駅弁ブーム) ――・国際観光年のマークが包装紙に付く
1968 (S 43年)		7月・構内販売の食物、みやげものに製造年月日、保存期限を明記するように監督指導を各支社鉄道管理局に通達
1969 (S 44年)		――・NHKドラマ「天と地と」に因み甲府駅で「武田陣中鍋めし」を発売 4月・特急列車1等車はすべて指定席に 5月・グリーン車設定。2等は普通車に 7月・こだま号に売店車登場
1970 (S 45年)	大阪万国博	――・NHKドラマ「桜の木は残った」に因み仙台駅で「桜の木弁当」発売 10月・青森―鹿児島日本列島電化完成
1972 (S 47年)	ミュンヘンオリンピック開催 日中国交樹立 パンダ来日	2月・東京のデパートの「駅弁大会」における人気ベストテンが新聞に載る 3月・新幹線、新大阪―岡山間営業開始 4月・NHKドラマ「新・平家物語」に因み神戸駅で「平家弁当」発売
1973 (S 48年)	江崎玲於奈氏 ノーベル賞受賞	5月・NHKドラマ「北の家族」に因み函館駅で「北の家族弁当」発売 10月・こだま号ビュッフェ車営業停止

1974 (S49年)		7月・特殊弁当の承認制が届け出制に切り替わる。 9月・食堂車営業開始
1975 (S50年)	エリザベス女王 来日 天皇陛下訪米	3月・新幹線岡山―博多間営業開始 7月・沖縄国際海洋博開催
1976 (S51年)		3月・SL列車消える
1978 (S53年)		3月・成田に新東京国際空港開港
1979 (S54年)		8月・山口線にSL列車登場
1981 (S56年)	ポートピア'81 開催(神戸博)	11月・フルムーングリーンパス発売
1982 (S57年)	500円硬貨発行	6月・東北新幹線開業 11月・上越新幹線開業
1984 (S59年)		4月・国鉄の赤字ローカル線にかかわる初の第3セクター「三陸鉄道」開業
1985 (S60年)	電電公社(NTT) 専売公社(たばこ・塩)民営化	3月・東北・上越新幹線、上野駅発着に
1987 (S62年)		4月・国鉄民営化。株式会社JRとなる。
1988 (S63年)		3月・青函トンネル開通 ・函館駅で「青函トンネル弁当」発売 4月・瀬戸大橋線開通 宇高連絡線廃止 ・「駅弁マーク」駅弁パッケージや掛け紙に付く。
1989 (S64年) (H元年)	昭和天皇崩御 平成と改元	
1990 (H2年)	大阪花の万博開催	
1991 (H3年)		6月・東北・上越新幹線、東京駅乗り入れ。 7月・山形新幹線(ミニ新幹線)開業 8月・東海道新幹線、各駅で「ワールドグルメ弁当」発売1個1500円 10月・神戸駅で加熱式弁当「あっちっち穴子弁当」発売
1992 (H4年)	国家公務員週休 2日制実施	12月・成田空港第二ビル新駅開業
1993 (H5年)		3月・「のぞみ」東京―博多間運転開始
1994 (H6年)		9月・関西国際空港開港 ・今治駅で弁当「夢のかけはし」発売

1995 (H 7 年)	阪神・淡路大震災	
1997 (H 9 年)		3 月・秋田新幹線（ミニ新幹線）開業 10 月・長野新幹線開業
2000 (H12 年)	三宅島噴火	

#### 参考文献及び資料

日本国有鉄道百年史 日本国有鉄道編 昭和47年

会員の家業とその沿革 国鉄構内営業中央会編 昭和37年

近代日本食物史 昭和女子大学食物学研究室編 昭和46年

旅情100年 日本の鉄道 毎日新聞社編 昭和46年

日本の鉄道 原田勝正・青木栄一 三省堂 昭和48年

J T B（旧日本交通公社）時刻表 J T B編 昭和44年4月号～平成10年12月号

学苑 第418号・478号 昭和女子大学生生活科学紀要 昭和49年・54年

時事新報・北陸タイムス・九州日々新聞・福岡日々新聞・東京朝日新聞・神戸又新日報・山陽新報・北海タイムス・毎日新聞・読売新聞

（おだ きくこ 生活科学科教授・近代文化研究所所員教授）